

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Піонтковська Гелена Миколаївна

УДК 656.2.078:338.47

Удосконалення економічних відносин
на залізничному транспорті України в умовах Транспортно-промислово-фінансової
групи

Спеціальність 08.07.04 — економіка транспорту і зв'язку

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків — 2002

Дисертацією є рукопис

Робота виконана на кафедрі економіки підприємства і організації виробництва в
Українській державній академії залізничного транспорту (УкрДАЗТ)

Науковий керівник — кандидат економічних наук, доцент **Ковальов Дмитро
Іванович**, УкрДАЗТ, доцент кафедри економіки
підприємства і організації виробництва

Офіційні опоненти — доктор економічних наук, професор **Шинкаренко
Володимир Григорович**, Харківський національний
автомобільно-дорожній університет, завідувач кафедри
менеджменту
кандидат економічних наук, доцент **Гненний Микола
Васильович**, Дніпропетровський державний технічний
університет залізничного транспорту, Міністерства
транспорту України, завідувач кафедри економіки і
менеджменту.

Провідна установа — Інститут проблем ринку та економіко-екологічних
досліджень НАН України, відділ ринку транспортних
послуг, м. Одеса.

Захист відбудеться 15 листопада 2002 р. о 15 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 64.820.05 в Українській державній академії залізничного транспорту за адресою 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7, корпус 3, ауд. 501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою 61050, м. Харків, пл. Фейєрбаха, 7.

Автореферат розісланий 11 жовтня 2002 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Чорнобровка І. В.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Економічні відносини значною мірою впливають на ефективність діяльності та її результативність, яку здійснює залізничний транспорт України. Враховуючи, що залізничний транспорт є провідним в країні, можна стверджувати, що від економічних внутрішньогалузевих та міжгалузевих відносин залізничного транспорту, залежить конкурентоспроможність не тільки залізничного транспорту, але і держави в цілому.

Залізничний транспорт віддзеркалює становище економіки України — розрив тривалих народногосподарських зв'язків, переорієнтацію транзитних потоків вантажів, різке зменшення обсягів виробництва, зубожіння населення і, як наслідок, різке зменшення обсягів пасажирських і вантажних перевезень. Це, в свою чергу, призвело до важкого економічного стану українських залізниць, викликаного відсутністю інвестиційних ресурсів для оновлення як рухомого складу транспорту, так і підтриманню на належному рівні його інфраструктури, а також до вимивання оборотних коштів залізниць.

Треба зазначити, що всі ці обставини вимагали не абиякої витримки і мужності з боку керівництва Укрзалізниці і керівного складу залізниць та їх підрозділів, щоб забезпечити виживання транспорту і закласти основи для підвищення його рівня в перспективі. Були намічені і здійснюються екстраординарні заходи, викликані жорстокою ситуацією останніх років,— перехід на нові структури управління і переведення на кошторисне утримання підрозділів локомотивного, вагонного, колійного та інших господарств транспортної інфраструктури; закриття великої кількості станцій в зв'язку зі зменшенням обсягів перевезень; закриття роздільних пунктів і переведення їх на телеуправління; переведення станцій на денний режим роботи; об'єднання станцій та інш.

Всі ці заходи дозволили зберегти життєдіяльність залізничного транспорту і не допустити його розвалу, зміцнити його виробничий потенціал. Слід зазначити при цьому, що розвиток і становлення України як держави, в тому числі і становлення її залізничного транспорту, є предметом підвищеної уваги з боку Всесвітнього банку, Міжнародного валютного фонду, Європейського банку реконструкції та розвитку. З боку цих поважних установ була розроблена Програма комерціалізації залізничного транспорту України і проект Організаційної та управлінської структури для нього. Логічним було б чекати з боку таких могутніх фінансових банків підтримки реальними інвестиціями рекомендацій, передбачених цими проектами. Але жодного centa не було виділено для цього. На жаль, і з боку

керівних органів України — Верховної Ради і Кабінету Міністрів — залізничний транспорт, який є державним, не отримує реальних інвестицій для свого розвитку. Залізничний транспорт України витримав іспит часом. Докорінний перелом в його роботі стався в 2000-2001 рр. Головним чинником цього був не тільки вихід України із кризового стану в цей період, але і мобілізація і використання внутрішніх ресурсів, притаманних такій гігантській системі, якою є залізничний транспорт. Заслуга приведення в дію цих ресурсів належить новому керівництву Укрзалізниці та її генеральному директорові Г.М.Кірпи. Позитивні зміни позначилися на показниках роботи. Так, в 2001 р. обсяги перевезень вантажів перевершили 300 млн. т., а прогнозна їх оцінка на 2002 р. складає 314 млн. т., тобто 110,5 відсотка від рівня 1999 року; відправлення пасажирів в 2001 і 2002 роках очікується в обсязі близько 500 млн. чол., на 13 млн. чол. більше, ніж у 1999 році. В 2000-2001 роках освоєно нові види ремонтів тягового і моторвагонного рухомого складу, в тому числі з підвищенням комфорту в пасажирських салонах. На заводах Укрзалізпрому освоєно виконання капітальних ремонтів усіх типів рухомого складу, виробництво імпортозамінюючих запчастин до нього. На вагонобудівних заводах розроблено 10 нових типів сучасних вагонів. Розпочато виробництво вітчизняних електро- і дизель-поїздів, виготовлено перший українських пасажирський вагон і закладені основи для його серійного виробництва, налагоджений випуск вітчизняних запчастин для рухомого складу залізниць та інш. Чистий прибуток українських залізниць в 2001 році склав близько третини млрд. грн.

Це не означає, що на транспорті вирішені всі проблеми і актуальність економічних досліджень знята з порядку денного. Вона дедалі більше зростає, оскільки в міру вирішення одних проблем виникають інші, не менш масштабні. Дослідження економічних проблем залізничного транспорту України виконані і виконуються цілою плеядою українських вчених, серед них Цвєтов Ю. М., Гончаров Н. С., Шульгін Л. В. Чмир О. С., Макаренко М. В., Пасічник В. І., Сніжко Г. Т., Федюшин Ю. М., Мукмінова Т. А. та інш. Ними розроблена Концепція і Програма реструктуризації залізничного транспорту України, методичні підходи і практичні рекомендації з розробки пасажирських і вантажних тарифів на залізничному транспорті, удосконалення структури і методів управління на транспорті. Все це сприяло покращенню роботи залізничного транспорту.

Його подальший розвиток робить необхідними дослідження і вирішення нових проблем, викликаних життям. Серед них теоретично і практично лишаються недостатньо дослідженими проблеми внутрішньогалузевих економічних відносин на залізничному транспорті України та його взаємовідносини з державою, особливо в зв'язку з необхідністю виконання Директиви Європейського економічного союзу ЄС № 91/440.

В даній дисертаційній роботі пропонується ряд конкретних рекомендацій, в тому числі щодо створення транспортно-промислово-фінансової групи, які доцільно здійснити, для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту України з одночасним додержанням дуже суперечливих вимог Директиви ЄС № 91/440.

Зв'язок з науковими програмами, планами, темами. Дане дослідження входить до плану наукової роботи кафедри економіки і організації виробництва Української

державної академії залізничного транспорту. Воно тісно пов'язане з Державною програмою розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на 2000-2004 роки, схваленої постановою Кабінету Міністрів України № 1931 від 30 грудня 2000 р. і програмою його реструктуризації на 1998-2003 роки, затвердженою Наказом Укрзалізниці № 156 від 5 липня 1997 року.

Мета дослідження. Головною метою дослідження є виявлення умов збереження і підвищення економічної ефективності діяльності залізничного транспорту та розробка його структури управління і економічних взаємовідносин при реалізації Директиви ЄС № 91/440.

Для досягнення цієї мети в дисертації поставлені і вирішені наступні завдання:

- визначено вплив економічних відносин на залізничному транспорті України на прискорення виробничих процесів і подальший розвиток залізничного транспорту;
- визначено вплив не прямих специфічних — “безконтактних” економічних відносин на результати діяльності транспорту та його виробничу структуру;
- визначено умови одержання власних необхідних інвестиційних ресурсів для технічного переоснащення залізничного транспорту України та його подальшого розвитку;
- обґрунтовано можливість і доцільність створення транспортно-промислово-фінансової групи “Укрзалізтранспром”;
- запропонована принципова схема структури цієї групи.

Об'єкт дослідження — діяльність залізничного транспорту і система економічних взаємовідносин на залізничному транспорті України.

Предмет дослідження — організаційно-економічні механізми регулювання діяльності і взаємовідносин на залізничному транспорті.

Методологія дослідження. В процесі виконання дисертації використано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів: системного підходу (при дослідженні проектів комерціалізації залізничного транспорту України та розробки принципової структури транспортно-промислово-фінансової групи); конкретизації і формалізації (для економіко-математичного відображення визначення доходів і прибутку залізничного транспорту України в умовах ТПФГ); абстрагування (при визначенні додаткових доходів залізничного транспорту від підсобно-господарської діяльності в межах ТПФГ); економіко-математичних методів (при визначенні відновлювальної вартості основних виробничих фондів залізничного транспорту).

Наукова новизна одержаних результатів полягає у дальшому розвитку теоретичних основ і методичних підходів щодо формування механізмів економічних відносин залізничного транспорту, успішна діяльність якого в значною мірою є фактором життєзабезпечення суспільної системи і безпеки держави.

Наукові результати дисертаційного дослідження полягають у наступному.

Вперше:

- розроблено принципи і структуру організації транспортно-промислово-фінансової групи на базі існуючих підрозділів залізничного транспорту з включенням до складу цієї групи машинобудівних підприємств, які створюють нову техніку для залізничного транспорту України;

- визначені основні функції головних структурних підрозділів групи;
- запропоновані методичні підходи щодо реформування форми власності на залізничному транспорті і реорганізації структури управління залізничним транспортом України, а також докорінної зміни його економічних взаємовідносин з державою, які необхідно здійснити при виконанні рекомендацій Директиви ЄС №91/440 з питань подальшого розвитку залізничного транспорту європейських країн;
 - виявлено необхідність врахування дії механізму сприяння економічним відносинам на залізничному транспорті. В своїй основі він має існуючі, або встановлені грошово-кредитні взаємовідносини в країні в цілому, або між учасниками процесу виробництва і обігу. Цей механізм сприяння не має свого зовнішнього оформлення. Можна тільки простежити його дію за результатами роботи підприємств чи організацій, які включені в круговий оборот банківських, фінансових та виробничих відносин.

Удосконалено:

- класифікацію економічних відносин на залізничному транспорті – уточнення їх складу і включення до них, крім прямих безпосередніх відносин в процесі виробництва і збуту, другої групи – „безконтактних” відносин. Останні об'єднують дві підгрупи - відносини економічної залежності (міждержавний вплив і вплив певних міжнародних організацій) і відносини конкурентності.

Одержала подальшого розвитку:

- фінансово-економічна модель укрупненого визначення необхідних інвестиційних ресурсів в залежності від строків служби техніки і фактичної її індексації, а також як важливий структурно-визначальний фактор доцільності проведення структурних змін на залізничному транспорті України.

Практичне значення одержаних результатів полягає в наступному:

- рекомендовано враховувати дію механізму сприяння чи, навпаки, механізму гальмування економічних відносин та їх потенційних результатів при укладанні договорів і контрактів зі співагентами;
- наведені чіткі формулювання вимог, яким повинен відповідати залізничний транспорт України, виходячи з авторського перекладу з англійської мови положень директиви ЄС №91/440 з питань подальшого розвитку залізничного транспорту європейських країн;
- визначена послідовність рекомендованих дій Адміністрації залізничного транспорту України при акціонуванні підприємств залізничного транспорту та встановлення між ними між ними економічних внутрішньогалузевих відносин на комерційних засадах згідно з вимогами Директиви ЄС №91/440;
- визначені умови одержання інвестиційних ресурсів для переоснащення залізничного транспорту — розмір підвищення тарифів на вантажні перевезення;
- обґрунтована доцільність створення транспортно-промислово-фінансової групи залізничного транспорту України, запропонована принципова схема її структури і складу.

Особистий внесок здобувача. В дисертації наведені ідеї і розробки, які належать автору. Опубліковані наукові праці містять положення і рекомендації, які сформульовані персонально автором і відображають його конкретний внесок в

проблему, що досліджується. В праці [3] авторів належить положення відносно формулювання вимог до залізничного транспорту та послідовність рекомендованих дій при акціонуванні підприємств залізничного транспорту України, виходячи із Директиви ЄС №91/440. В праці [6] автором виконані практичні розрахунки інвестиційних ресурсів для оновлення техніки залізничного транспорту України та визначено розмір необхідного підвищення тарифів на вантажні перевезення.

Апробація результатів дисертації. Основні положення, результати, висновки та пропозиції дисертаційного дослідження були викладені автором в доповідях на: науковій конференції „Развитие экономической теории в условиях трансформационного кризиса” Хрківського державного університету (1996 р.), 61-й (1999 р.), 62-й (2000р.), 63-й (2000р.) науково-практичних конференціях Харківської державної академії та спеціалістів залізничного транспорту, 61-й (2001 р.) науково-методичній конференції Української державної академії залізничного транспорту.

Публікації. Результати досліджень опубліковані в 7 наукових працях (статтях і тезисах), у тому числі 6 статей — у наукових фахових виданнях ВАК України, загальний обсяг публікацій 2,65 друк. арк.

Структура дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів та висновків, переліку використаних джерел (86 найменувань) та додатків. Повний обсяг дисертації 198 сторінок. Вона містить 7 рисунків, 20 таблиць, 1 схему, 4 додатки.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** розглянуто доцільність розробки наукової проблеми, обґрунтовано її актуальність, сформульовано мету, задачі і наукову новизну дослідження, визначено теоретичне і практичне значення отриманих результатів.

У **першому розділі** — “Передумови реформування економічних відносин на залізничному транспорті України” — наведено результати дослідження взаємозалежності економіки залізничного транспорту від результатів економічного стану держави в 1998-2001 роках, піддано глибокому аналізу Концепцію і Програму реструктуризації залізничного транспорту України на 1998-2003 роки, затверджених Укрзалізницею, а також Стратегію комерціалізації залізничного транспорту України, запропоновану групою пана Віннера, згідно з наполегливими рекомендаціями ЄБРР і Агентства торгівлі і розвитку США.

Важливим завданням цих документів є удосконалення економічних відносин залізничного транспорту України з споживачами його послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами та встановленням внутрішньогалузевих відносин на принципах ринкової економіки. Слід зазначити, що досягти цієї мети повністю не вдалося, дії цих проектів ще не закінчилися, а у внутрішньогалузевих взаємовідносинах структурних підрозділів залізничного транспорту між собою комерційні засади практично не діють.

Згідно зі Стратегією комерціалізації в 1999 році фірма Тейлор Нельсон Софрес-консалтинг розробила конкретний Проект комерціалізації залізничного транспорту України. В ньому рекомендовані суттєві зміни організаційної і управлінської структури для Укрзалізниці; надання їй повноважень ціноутворення пасажирських і вантажних перевезень; створення Автономної інспекції безпеки залізничного транспорту, незалежної від Укрзалізниці; реструктуризація фінансування операційної діяльності та інфраструктури та інш. З більшістю

положень цього Проекту можна погодитись.

Але є і заперечення. Так, на думку авторів Проекту, досить змінити законодавчу базу, яка визначає відносини між залізницею і державою і це забезпечить підвищення ефективності діяльності залізниць. На наш погляд, економічна ефективність залізничної системи залежить не тільки від законодавчої бази, але і від рівня розвитку економіки, техніки, інновацій, інвестицій, зовнішньоекономічного оточення держави та деяких інших.

Слід також зазначити, що Проектом вводиться нове для нашої країни положення — повна відповідальність залізниці за економічну ефективність, згідно з якою (відповідальністю) залізниця не повинна приймати на себе будь-які соціальні зобов'язання. Практика ефективної діяльності залізничного транспорту колишнього Союзу свідчить, що протягом десятиріч значною складовою успіху були соціальна складова — високий рівень власних лікувальних закладів залізниць, санаторно-курортних установ, баз відпочинку, піонерських таборів, дитячих садків та інші.

Тому можна тільки привітати продовження пошуку найбільш раціональної структури, методів управління і вдосконалення економічних відносин, яке ініціює керівництво Укрзалізниці, не зважаючи на наявність досить детально розробленого Проекту.

В другому розділі — “Економічні взаємовідносини у виробництві” — розглядаються теоретичні аспекти дії механізму сприяння економічним відносинам, їх класифікація і суто практично аналізуються економічні відносини на залізничному транспорті в зв'язку з Директивою ЄС № 91/440; оцінюються переваги і недоліки промислово-фінансових груп і роль банківських структур в цих групах.

Вся історія людства, починаючи з виникнення товарного виробництва, пов'язана з економічними відносинами. Від того як функціонує система економічних взаємовідносин в значній, якщо не в вирішальній мірі, залежить і функціонує виробництво. Під економічними відносинами необхідно розуміти складну систему організації взаємодії всіх учасників виробничого процесу, його обслуговування і відтворення.

З моменту вступу будь-яких контрагентів або юридичних осіб в економічні відносини автоматично “включається” дія механізму сприяння, чи, навпаки, гальмування цих відношень, і, як слідство, виробничих процесів. Цей механізм має в своїй основі існуючі, або встановлювальні грошово-кредитні взаємовідносини в країні в цілому, або між окремими учасниками процесу виробництва і обігу.

Механізм сприяння не має свого зовнішнього оформлення, він діє як ота “незрима рука” у Адама Сміта, цебто можна простежити його дію за результатами роботи підприємства чи організації, які включені в круговий обіг банківських, фінансових та виробничих відносин. При аналізі цього обігу важко навіть встановити, що є першопричиною — чи встановлені економічні відносини породжують механізм сприяння, чи сам механізм сприяння породжує економічні взаємовідносини.

Всі економічні відносини пропонується розглядати, виходячи з їх поділу в процесі класифікації на дві групи (рис. 1). Перша з них — це прямі відносини підприємства, які мають місце безпосередньо в процесі виробництва і збуту; друга — це специфічні — “безконтактні” відносини, які умовно можна поділити на

відносини в процесі конкуренції та відносини економічної залежності.

Дію прямих відносин (між вищестоящою структурою і підприємством, між підприємством і державою, між підприємствами однієї структури, інших структур і так далі) підприємство безпосередньо відчуває в позитивному чи негативному плані. Дію “безконтактних” відносин відчувають не безпосередньо, а через якийсь побічний вплив. Він може бути настільки сильним, що не враховувати його в певних випадках неможливо.

Саме таке значення має Директива Європейського Економічного Союзу № 91/440, яка стосується питань подальшого розвитку залізничного транспорту країн Європейської співдружності і економічних відносин на транспорті. Прагнення правлячої еліти залучити Україну в коло держав Європейського союзу, з одного боку, та постійний тиск банків — ЄБРР і МВФ, з другого, щодо здійснення реальних кроків на шляху “великої приватизації” об’єктів державної власності, змушують Україну враховувати цю Директиву.

Директива ЄС № 91/440 вимагає здійснити повне відокремлення управління залізничним транспортом від держави, ведення ним відособлених облікових операцій, активів і бюджету; здійснювати всі, в тому числі в внутрішньогосподарські, операції на комерційних засадах; будувати всі відносини з державою на базі контрактів, відокремлення управління інфраструктурою від експлуатаційної діяльності по здійсненню перевезень; відособлення основної діяльності по перевезенню пасажирів від операційної діяльності по перевезенню вантажів та інш.

Як це видно із наведеного переліку вимог, їх реалізація в повній і, навіть, в частковій формі потребує докорінної зміни економічних взаємовідносин з державою і реорганізації всієї структури управління залізничним транспортом. Залізничний транспорт України є природною монополією і ефективно його функціонування пов'язане зі збереженням ним статусу природної монополії. Зберегти і закріпити цей статус можливо лише шляхом створення транспортно-промислово-фінансової групи (ТПФГ) і залучення до її складу всіх експлуатаційних та інфраструктурних підрозділів, метрополітенів, а також локомотиво- та вагонобудівних заводів. Ця ТПФГ може мати холдінгове чи трастове управління.

При створенні транспортно-промислово-фінансової групи необхідно враховувати, що вона повинна функціонувати на комерційних принципах, що ґрунтуються на самоокупності і самофінансуванні. Тому остаточна відповідь про доцільність її створення може бути одержана лише після визначення умов, за яких залізничний транспорт може без допомоги держави забезпечити собі необхідні інвестиційні ресурси по докорінному його переоснащенню на рівні сучасних вимог.

У третьому розділі — “Доцільність організації транспортно-промислово-фінансової групи на базі залізничного транспорту України” — проаналізовано передумови створення групи, її структуру, виконані розрахунки відновлювальної вартості основних виробничих фондів залізничного транспорту, доходів і прибутку, розміру необхідних інвестиційних ресурсів; визначення умови їх одержання, в тому числі від підсобно-господарської діяльності в межах транспортно-промислово-фінансової групи залізничного транспорту України.

Створювати таке грандіозне об'єднання як транспортно-промислово-фінансова група можуть тільки юридично самостійні підприємства і організації з наданням права розпорядження своїм майном і всіма ресурсами керівному фінансовому ядру групи в формі пакетів акцій. Але ж це можуть здійснити тільки підприємства з акціонерною формою власності зі збереженням на певному етапі, контрольних пакетів акцій в руках держави. Таким чином, спочатку має бути здійснена програма приватизації всіх великих і малих підприємств залізничного транспорту, із збереженням їх існуючої підпорядкованості відповідним галузевим управлінням. Можливі заперечення, що надання економічної самостійності суб'єктам підприємництва викличе труднощі єдиного централізованого вертикального управління. Практика роботи залізничного транспорту колишнього Союзу свідчить, що період 1975-1980 рр., коли широко впроваджувались госпрозрахункові взаємовідносини на транспорті, його робота характеризувалась найкращими показниками, що тільки сприяла зміцненню централізованого управління.

Розраховувати на успіх цієї справи — зміни форми власності на залізничному транспорті і створення транспортно-промислово-фінансової групи — можливо лише в разі, якщо її очолить людина неабиякої енергії і наполегливості, та якщо в цю роботу заінтересовано включаться начальники залізниць, управлінь і керівники відповідних підприємств, які нагромадили величезний досвід керівної роботи і мають дуже високу кваліфікацію.

Принципова схема транспортно-промислово-фінансової групи наведена на рис. 2. Враховуючи досить низький рівень акціонерної власності на підприємствах і організаціях залізничного транспорту України, дуже слабку “потужність” банку, який обслуговує Укрзалізницю і практичну відсутність інших фінансових структур на транспорті — найбільш доцільною формою організації керівного фінансового ядра ТПФГ є трастове управління, траст-фонд, тобто довірче управління спільними фінансовими ресурсами членів групи.

При створенні транспортно-промислово-фінансової групи і, по-суті, відокремлення її від держави і фінансування капітальних вкладень з державного бюджету вона повинна розраховувати тільки на свої власні інвестиційні ресурси, які можна сформуванати за рахунок прибутку. Одержання його можливо за умови підвищення тарифів на перевезення на 35 відсотків. “Транспортна складова” в собівартості продукції вантажовідправників зростає всього на 6-7 відсотків, що значно менше щорічної “природної” інфляції.

Створення потужної транспортно-промислово-фінансової групи і збереження при цьому централізованого вертикального управління значно прискорить технічне переоснащення залізничного транспорту України і виведення його на рівень сучасних світових вимог. Дуже важливо, що при цьому полегшується вирішення соціальних проблем по збереженню основного складу висококваліфікованих робітників через можливість широкої диверсифікації виробництва, в тому числі і в підсобно-господарській діяльності.

В роботі обґрунтовано вирішення важливого наукового завдання, пов'язаного з удосконаленням економічних відносин на залізничному транспорті України в нових умовах, які викликані необхідністю виконання на залізничному транспорті

України Директиви ЄС №91/440. За результатами виконаного дисертаційного дослідження

можна зробити наступні висновки:

1. Обґрунтовано доцільність створення транспортно-промислово-фінансової групи і запропоновано механізм її функціонування. Для цього треба:

- надати всім підприємствам-операторам права юридичної особи, мати самостійний баланс, відокремлену звітність, зберігаючи існуючі головні напрямки роботи і підпорядкованість відповідним галузевим управлінням і мати право вступати в господарсько-фінансові об'єднання, в тому числі в транспортно-промислово-фінансову групу;

- здійснити широке акціонування об'єктів господарювання зі збереженням на першому етапі контрольних пакетів акцій в руках держави.

2. Розроблено принципову схему організаційної структури цієї групи.

3. Запропоновано науково-обґрунтовану трьохрівневу класифікацію економічних відносин, уточнено їх склад і включено до них групу непрямих – „безконтактних” відносин.

4. Удосконалено економічний механізм реалізації економічних взаємовідносин на залізничному транспорті, цей механізм передбачає встановлення грошово-кредитних відносин між учасниками транспортних і обслуговуючих процесів на залізничному транспорті.

5. Розроблено фінансово-економічну модель укрупненого визначення необхідних інвестиційних ресурсів з урахуванням термінів служби техніки, фактичної індексації. Використовуючи цю модель, розраховано необхідний розмір інвестиційних ресурсів.

6. Визначено, що для забезпечення однакових умов господарювання з іншими галузями за рівнем рентабельності доцільно підвищити діючі тарифи на вантажні перевезення на 35 відсотків, що забезпечить одержання необхідних інвестиційних ресурсів для переоснащення залізничного транспорту на новій сучасній технічній основі.

7. При створенні транспортно-промислово-фінансової групи доцільно в законодавчому порядку закріпити за нею статус природної монополії з єдиним централізованим керівництвом.

8. Результати дисертаційного дослідження можуть використовуватись Міністерством транспорту України при обґрунтуванні пропозицій і рекомендацій щодо реформування організаційної структури і системи управління, посилення подальшої комерціалізації залізничного транспорту, удосконалення форм і методів економічного впливу на підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту.

Основні положення дисертації опубліковані в роботах:

1. Пионтковская Г. Н. Роль банков в промышленно-финансовых группах / Збірник науково-дослідних робіт Української академії державного управління при Президенті України, Харківський філіал, Харківський обласний центр зайнятості населення.— Харків, 2000.— С. 189-192 (0,25 друк. арк.).
2. Пионтковская Г. Н. О направлениях совершенствования законодательства в промышленно-финансовых группах в Украине // Коммунальное хозяйство городов: Научно-технический сборник, выпуск 26, серия: экономические науки.— Харьков: Харьковская государственная академия городского хозяйства, 2000.— С. 181-186 (0,39 друк.арк.).
3. Дикань В. Л., Ковалев Д. И., Компаниец В. В., Пионтковская Г. Н., Смирнова О. В.

Основні тенденції економічних взаємовідносин на залізничному транспорті // Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць.— Харків: Харківський державний автомобільно-дорожній технічний університет, 2001.— № 4.— С. 44-56 (08, друк.арк.).

4. Піонтковська Г. М. Економічні відносини у виробництві // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті: Науково-технічний журнал, випуск 5, 2001.— С. 102-103 (0,13 друк.арк.).
5. Піонтковська Г.М. Класифікація економічних відносин на залізничному транспорті України// вісник НТУ „ХПІ”. Тематичний випуск: Технічний процес та ефективність виробництва.- Харків: НТУ „ХПІ”, 2002.- С.273-277 (0,33 друк.арк.).
6. Ковальов Д.І., Компанієць В.В., Піонтковська Г.М. методика укрупненого визначення інвестиційних ресурсів на залізничному транспорті // Залізничний транспорт України. - №5.- 2002. – С.45-48 (0,62 друк.арк.).
7. Пионтковская Г. Н. Дивидендная политика в условиях трансформационного кризиса / Развитие экономической теории в условиях трансформационного кризиса: Научная конференция. Тезисы докладов.— Харьков: Харьковский государственный университет, 1996.— С. 49, 50 (0,13 друк.арк.).

Аннотація

Піонтковська Г. М. Удосконалення економічних відносин на залізничному транспорті України в умовах транспортно-промислово-фінансової групи.— Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 — економіка транспорту і зв'язку.— Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2002.

В дисертації наведені передумови реформування економічних відносин на залізничному транспорті України, виходячи із економічної політики держави і необхідності врахування положень Директиви ЄС № 91/440. Введено поняття механізму сприяння економічним відносинам.

Виконано аналіз структури основних виробничих фондів по строкам експлуатації, визначені необхідні обсяги інвестиційних ресурсів для оновлення технічного стану українських залізниць, умови одержання таких ресурсів.

Розглянуті питання доцільності створення транспортно-промислово-фінансової групи на базі існуючих підприємств і підрозділів залізничного транспорту з включенням до складу групи підприємств, які забезпечують створення нової техніки для залізничного транспорту України. Наведена принципова схема організаційної структури ТПФГ. Рекомендовано здійснити відповідні зміни економічних відносин підприємств і організацій в складі групи.

Ключові слова: економічні відносини, механізм сприяння, структура виробничих фондів, інвестиційні ресурси, промислово-фінансова група, транспортно-промислово-фінансова група.

Аннотация

Пионтковская Г. Н. Усовершенствование экономических отношений на железнодорожном транспорте Украины в условиях транспортно-промышленно-финансовой группы.— Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.07.04 — экономика транспорта и связи.— Украинская

государственная академия железнодорожного транспорта, Харьков, 2002.

В диссертации приведены предусловия реформирования экономических отношений на железнодорожном транспорте Украины, исходя из экономической политики государства и необходимости учета положений Директивы ЕС № 91/440. Введено понятие механизма содействия экономическим отношениям.

Выполнен анализ структуры основных производственных фондов по срокам эксплуатации, определены необходимые объемы инвестиционных ресурсов для обновления технического состояния украинских железных дорог, условия получения таких ресурсов.

Обеспечение самофинансирования капитальных вложений рассматривается как критерий целесообразности изменения производственной структуры и структуры управления железнодорожным транспортом Украины.

Выполненные в диссертации расчеты показывают, что износы основных производственных фондов железнодорожного транспорта составляет 51,7% их расчетной восстановительной стоимости. Минимальных размер ежегодных капитальных вложений необходимых для обеспечения стабильной работы и поддержания функционирования железнодорожного транспорта составляет 2,4 млрд. грн. Основную часть этой суммы железнодорожный транспорт должен был получить в виде амортизационных отчислений. Реальная сумма не превышает 900 млн. грн. т.к. стоимость основных фондов железнодорожного транспорта была проиндексирована на 40,8%.

Поэтому необходимые инвестиционные ресурсы могут быть получены за счет частичной мобилизации внутренних резервов и прибыли, которая может быть получена при повышении тарифов на грузовые перевозки. Поднятие тарифов на 15% обеспечивает поддержание технической системы железнодорожного транспорта на существующем уровне и недопущение ее ухудшения. Повышение тарифов на 35% создает условия переоснащения железнодорожного транспорта на новом современном техническом уровне. Реализовать эти возможности в полном объеме возможно в составе транспортно-промышленно-финансовой группе.

Рассмотрены вопросы целесообразности создания транспортно-промышленно-финансовой группы на основе существующих предприятий и подразделений железнодорожного транспорта с включением в состав группы предприятий, обеспечивающих создание новой техники для железнодорожного транспорта Украины. Приведена принципиальная схема организационной структуры ТПФГ. Рекомендовано осуществить соответствующие изменения экономических отношений предприятий и организаций в составе группы.

Ключевые слова: экономические отношения, механизм содействия, структура производственных фондов, инвестиционные ресурсы, промышленно-финансовая группа, транспортно-промышленно-финансовая группа.

Annotation

Piontkovskaya G. N. Improvement of the economic relations on railway transport of Ukraine in conditions of the Transport-industrial-financial group (TIFG).— Manuscript. Dissertation for the scientific degree of candidate of economic sciences, specialization 08.07.04 — economics of transport and communication.— Ukrainian state academy of a railway transport, Kharkov, 2002.

In the dissertation the premises of reforming of the economic relations on a railway transport of Ukraine, proceeding from economic policy of the state and necessity of the account of rules of the Directive of EU № 91/440 are considered. The concept of the mechanism of assistance to the economic relations is offered.

The analysis of a structure of the basic production assets on terms of operation is executed. The necessary volumes of investment resources for updating a technical status of the Ukrainian railway roads and also condition of reception of such recourses are determined.

The questions of expediency of creation of the TIFG are considered on the basis of the existing enterprises and divisions of a railway transport with inclusion in structure of group of the engineering for the Ukrainian railway transport. The basic circuit of organizational structure of the TIFG is given. It is recommended to carry out respective alterations of the economic relations of the enterprises and organizations in structure of group.

Keywords: the economic relations, mechanism of assistance, structure of production assets, investment resources, industrial-financial group, transport-industrial-financial group.

Рис. 1. Економічні відносини підприємства

Банк
Інформаційно-діагностична служба
Інвестиційний фонд
Проектні і науково-дослідні організації
Страхова компанія

Інститути і інші учбові заклади
Лізинг-факторингова компанія
Служба економічної безпеки
Аудиторні фірми
Спеціальна інспекція і інспекція контролю

Рис. 2. Принципова схема організаційної структури
Транспортно-промислово-фінансової групи